



**iSWEEP
ブレーキパッド
[フロント/リア]**

iSWEEPブランドの中で最も高い評価を得ているのがブレーキパッドだ。多くのユーザーに選ばれるのが、ダストの発

生が少なく、効きは「従来パッドと同等プラスα」というベシッ的なIS1500。米国でも圧倒的な人気を誇っている。



JCW チューニングの極意 #01

足まわり編

iSWEEPチタン製ボルト

iSWEEPのチタン製ボルトは、純正ボルトに対して軽量化が

図れるアイテムだ。そして、実は熱膨張による伸縮が少ないため、サーキット走行などでも緩みが発生しないのもメリットのひとつ。パフォーマンス向上に貢献している。

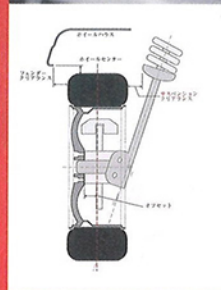


**iSWEEP
サスペンション
システム**

iSWEEPのサスペンションは、バンプ側とリバウンド側のストロークを最良な状態に保つため、全長調整式を採用している。スプリングは走行シーンに合わせて硬さを選択でき、ストリート用では適度なしなやかさを保っているのがポイントだ。ダンパーも基本の減衰力の特徴を熟成させてゴツゴツ感を排除しつつ、調整機能も持っている。

ショックを交換する際は要注意!

MINIはその構造上、フロントのホイールとダンパーまでのスペースがとても狭くなっているのが特徴でもある。なので純正のダンパーは側面を凹ませて対応。社外製のダンパーメーカーは、ホイールスペース



ーの使用を指示していることも。iSWEEPのサスキットは、ケースを切削加工して逃げをつくっている。

適度な快適性を求める サス・セッティングとは

JCWのサスペンションは、よくゴカカート感覚などと表現される。ゆったりとした感覚の乗り味ではなく、少し硬めだが、機敏な反応を示す味付けになっている。MINI以外のモデルでは、スポーティなハンドリングに仕上げるために、足まわりを固めることが多い。同じようなアプローチをしてみようと、かなり硬めの足になってしまい、硬い乗り味に仕上がってしまう。また、車高を低く見せるローダウンのスタイルに仕上げるには、車高を低くしたことの弊害である底付きを回避するために、スプリングやダンパーを硬め

に仕上げる必要がある。サーキット専用マシンならそれでも問題ないが、日頃の足として使うなら、適度な快適性もキープしたい。そこがMINIの足まわりの難しいポイントで、特にダンパーの味付けやスプリングの特性に気を配っている。

また車高の変化に対し、アライメントを適正に調整することも重要だ。スプリングやダンパーなどで動きが素早くなるため、機敏に反応しすぎる感覚になってしまう。高速道路の走行で、反応が良すぎて両手でハンドルを保持しないといけなくなることも。特に、リアのアライメントはかなり敏感に反応するため、車高やダンパーのセッティングなど、タイヤやホイールなどに合わせて繊細に調整しよう。

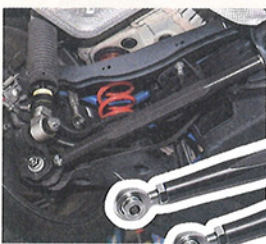
エアバイブレード



エアバイブレードはMINI JCW GP (F56) に装着されているチューニングパーツ。ブレーキダクトから入ってきた空気

をブレーキに導き、冷却性能を格段にアップさせる。サーキットでもフェードしにくくなると評判だ。

NMエンジニアリング アジャスタブル・ リアコントロール アーム



MINIのアライメントの調整範囲を格段に広げてくれるのが調整式のコントロールアームだ。このアイテムの装着と適正

な調整で、高速道路での快適なドライブ走行を実現できるようになる。アーム本体の材質はアルミニウム合金を使用。